

NOTICE

sur le projet d'une

VOIE FERRÉE AU TRAVERS DU SIMPLON

A SYSTÈME MIXTE

TRADUCTION DE L'ITALIEN

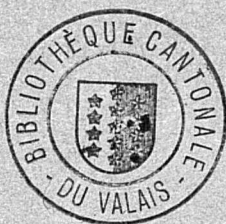


LAUSANNE

Imprimerie CORBAZ & C^{ie}.

—
1893





2980

NOTICE

sur le projet d'une

VOIE FERRÉE AU TRAVERS DU SIMPLON

A SYSTÈME MIXTE

TRADUCTION DE L'ITALIEN

Bibl. cant. VS Kantonsbibl.



1010047483

PA 1537

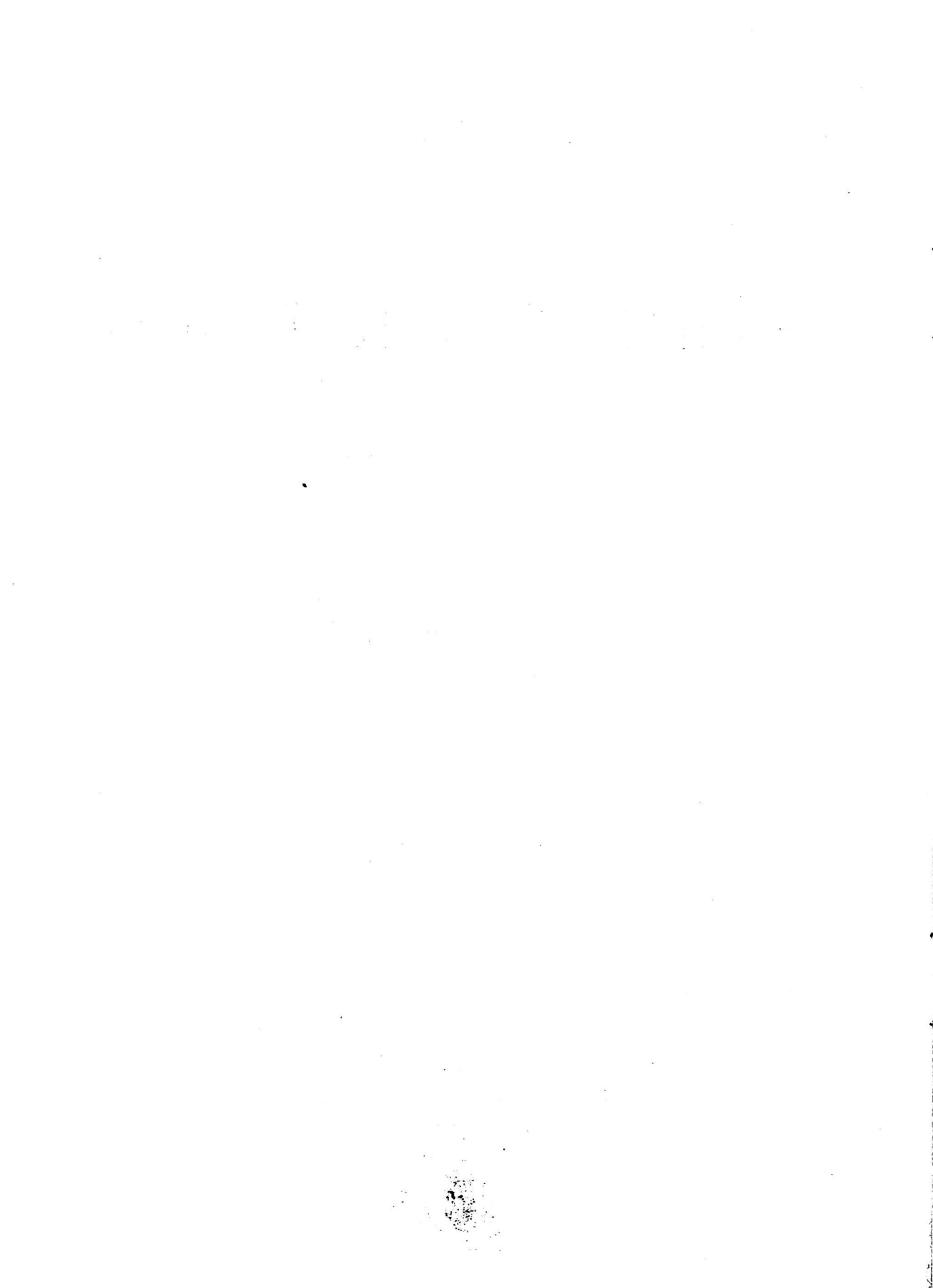


LAUSANNE

Imprimerie CORBAZ & C^{ie}.

—
1893

PA 1537



NOTICE

SUR LE

PROJET D'UNE VOIE FERRÉE AU TRAVERS DU SIMPLON

A SYSTÈME MIXTE

Etat actuel de la question.

Par la loi du 12 juin 1858 — contresignée par Cavour et Paleocapa et pour laquelle M. Saracco fut rapporteur à la Chambre — la construction de la voie ferrée d'Arona et Domo d'Ossola et son prolongement éventuel pour rejoindre le chemin de fer suisse de la vallée du Rhône avait déjà été autorisée.

Après 35 ans, ce prolongement en est encore à l'état de souhait. Pourquoi ? Les causes en sont nombreuses, mais cela ne nous servirait à rien de les énumérer ici. Le fait est que non seulement la ligne du Simplon concédée en 1857 n'est pas construite, mais même, il y a quelques mois encore, on en considérait l'exécution comme peu probable dans une époque rapprochée de la nôtre.

Les projets et les combinaisons financières n'ont pas manqué, bien au contraire, mais l'accord a fait défaut ; quand tout paraissait établi par les techniciens et les capitalistes, il surgissait des difficultés politiques ; tantôt l'indifférence de l'Italie constituait un obstacle, tantôt l'attente prolongée de la Suisse, ou bien des difficultés d'ordre général ou des rivalités de personnes, des intérêts locaux ou des prétextes. En somme, des histoires sans fin.

Quel est l'état de la question actuellement ?

Le voici en quelques mots :

Depuis que dans la conférence de Berne de juillet 1889 entre les délégués italiens et suisses, les premiers — pour avoir une excuse qui pût tout faire échouer — eurent déclaré que notre Gouvernement avait pensé au Simplon seulement lorsqu'il avait été question d'un tunnel en partie sur le territoire national, par exemple le tunnel de vingt kilomètres, dont onze de notre côté (projet appelé de 1882), la Suisse s'est mise à étudier s'il convenait d'entrer dans ce nouvel ordre d'idées.



Le 14 avril 1890 le Conseil fédéral accepta la base des négociations du projet de 1882 et y faisait participer la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon en priant celle-ci de lui présenter un plan technique et financier conforme à ces données.

Plus d'une année après, le 8 août 1891, la Direction de la Compagnie répondait au Conseil fédéral par la proposition de construire un tunnel de 19 731 m., au moyen de 80 millions, qu'elle calculait pouvoir obtenir partie en actions et obligations (50 millions) et partie par subventions (30 millions).

Comme entre l'Etat, les cantons et les communes, la Suisse trouverait environ 15 millions de subventions, les autres 15 millions devraient être demandés à l'Italie, sans compter la construction des lignes d'accès d'un coût d'environ seize millions.

Il s'est passé une année et demie et personne n'a eu le courage de faire à notre Gouvernement une demande semblable. On comprend facilement qu'une pareille requête aurait eu une réponse loin d'être favorable; dans l'hypothèse la plus heureuse, il eût été demandé de remettre à bien des années une décision définitive. Il est superflu d'en donner les raisons, qui sont trop connues.

Dans cette situation que peut-on faire? Il se présente deux hypothèses, ou plutôt deux solutions :

Ou la Suisse porte ses subventions à 30 millions ou à peu près, en comptant simplement sur les contributions de Milan et de Gènes.

Ou il faut adopter un projet moins coûteux.

La Suisse donnerait-elle 30 millions à fonds perdus pour le Simplon?

Pour le Gothard, qui fut le premier des grands passages au travers de son territoire, le plus central, et dans lequel étaient intéressés les plus riches cantons, la Suisse n'a donné que 28 millions.

Pour le Simplon, outre les quatre millions et demi de la Confédération, les cantons français avaient voté huit millions et demi de subvention et Berne un million, mais la plus grande partie de ces millions sont à voter à nouveau. Les cantons augmenteront-ils ce chiffre?

Ils n'en manifestent en tous cas pas l'intention actuellement; bien au contraire, on pense qu'il serait difficile d'obtenir de nouveau les sommes accordées une première fois.

Tous sont d'accord pour préférer à n'importe quel projet celui du grand tunnel de base, mais quant à mettre la main à l'œuvre, il n'en est pas question maintenant.

Donc quelle alternative reste-t-il encore, sinon de chercher franchement et résolument la réalisation d'un projet plus économique?

Certes, il est douloureux, après avoir espéré pendant tant d'années de créer une voie ferrée au travers des Alpes pour ainsi dire en plaine, et après avoir

rêvé de faire du Simplon le premier passage d'Europe, de devoir en arriver là, mais ni les récriminations, ni les regrets n'avanceront d'un millimètre la question.

Un projet moins dispendieux était celui d'un tunnel de seize kilomètres, adopté par une commission de 1886. Mais il n'en coûterait pas moins soixante-dix millions et l'Italie devrait supporter les frais d'une vingtaine d'autres millions pour la ligne d'accès. Réellement du moment que les lignes déjà votées demeurent en suspens, ce serait trop prétendre de notre Gouvernement qu'il fasse cette dépense. Il est vrai que la Méditerranée pourrait les supporter, mais qui voudrait donner soixante-dix millions pour un tunnel ? Si l'ancienne Compagnie de la Suisse Occidentale était disposée à en mettre soixante, la Compagnie actuelle du Jura-Simplon ne peut atteindre cette somme. Bien plus, le projet de 1886 ne répond pas à une des principales conditions mises en avant par le Gouvernement italien d'avoir une des deux entrées sur le territoire national. Ce motif suffirait de prétexte excellent pour se refuser à construire les lignes d'accès. Les ennemis du Simplon en feraient le levier de leur opposition et trouveraient un écho fidèle dans leurs amis du Gouvernement et dans tous les chauvins plus ou moins inconscients.

Le chemin de fer de Domo d'Ossola à Brigue devra-t-il attendre qu'il vienne un nouveau Bonaparte qui enlève, par sa volonté omnipotente, les obstacles qui l'empêchent d'exister ?

Le projet Masson-Chappuis.

Ce fut évidemment après avoir réfléchi à une pareille situation que MM. Masson et Chappuis ont présenté au Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, une demande pour la concession d'un chemin de fer au travers du Simplon au moyen d'un projet tout à fait nouveau.

Voici comme ils s'expriment dans leur demande :

Diverses solutions ont été déjà proposées antérieurement, entre autres celle du colonel de Bange. Elles étaient basées sur l'application de systèmes de traction spéciaux, non encore expérimentés et qui faisaient craindre des insuccès ou des surprises.

Actuellement, diverses circonstances permettent de discuter ce problème dans des conditions de sécurité tout autres que par le passé. Les chemins de fer de montagnes de systèmes spéciaux, crémaillères, funiculaires, etc., se sont beaucoup développés en Suisse et dans d'autres pays. Le système mixte, crémaillère et adhérence, appliqué au Brunig et à la ligne de Viège à Zermatt permet un mouvement important de voyageurs.

A part ces expériences qui s'appliquent à une voie étroite d'un mètre, ou moins encore, la crémaillère système Abt a été appliquée avec un plein succès en Allemagne, à une ligne à voie normale sur le chemin de fer du Harz, de Blankenburg à Tanne, d'une longueur de 27 kilomètres.

Les locomotives Abt poussent sur cette ligne, qui a des pentes de 60 ‰, des trains fort lourds et suffisent à un trafic qui dépasse 170 000 tonnes de marchandises et 80 000 voyageurs.

Enfin, des expériences décisives, faites officiellement sur diverses lignes du midi de la France, ont démontré la possibilité de réduire à 100 mètres les rayons de courbe sur les lignes à écartement normal, même en employant des trains à grande vitesse et à plus forte raison dans les lignes à fortes rampes, où la vitesse est relativement beaucoup moins forte.

Toutes ces expériences peuvent être utilisées avec une entière sécurité pour l'étude d'un projet de traversée par-dessus le col du Simplon. L'idée la plus simple et la moins coûteuse serait celle d'adopter une voie étroite de 60 à 70 centimètres, suivant presque partout la grande voie actuelle et destinée essentiellement au service des voyageurs.

Une concession de ce genre pourrait être demandée immédiatement et sans aucune subvention.

Mais cette solution serait insuffisante pour créer un trafic de marchandises. Si, comme cela est à craindre, le percement d'un grand tunnel de base est renvoyé de plusieurs années, on ne tarderait pas à regretter d'avoir adopté un programme aussi modeste.

Un examen attentif de la question permet de croire qu'on pourrait établir, avec des frais relativement modérés, une ligne transalpine de Brigue, Gamsen ou Viège à Domo d'Ossola, dont les éléments techniques seraient, d'une manière générale, les suivants :

- 1° Voie normale pour éviter les transbordements ;
- 2° Courbes d'un rayon minimum de 200 mètres ;
- 3° Pente maximum avec crémaillère 60 ‰ ;
- 4° Tunnel d'environ huit kilomètres et demi ;
- 5° Traction à la vapeur ou à l'électricité.

L'étude des conditions de construction et d'exploitation de la ligne démontre clairement :

- 1° La possibilité de l'exécution au moyen d'une dépense proportionnée au résultat à obtenir ;

- 2° Les services importants que cette ligne rendrait au transit intercantonal et aux chemins de fer suisses et italiens.

Le mémoire technique, joint à la demande de concession, décrit le projet comme suit :

La ligne se détache de la ligne du Jura-Simplon entre Viège et Brigue, à Gamsen, où serait établie la gare internationale, à 666 m. au-dessus du niveau de la mer. Elle traverse la Saltine près du pont Napoléon, à la cote 760, pour se développer sur le plateau de Brigerberger, jusqu'au village de Thermen (964 m.), rentrer ensuite dans les gorges de la Saltine, puis dans celles de la Ganther, en s'élevant par des rampes en crémaillère, ne dépassant pas le 60 ‰, jusqu'au sud de Bérisal, où elle entre en tunnel vers la cote 1500 m. aux environs du kilomètre 17, avec une différence de niveau entre Gamsen et la tête nord du tunnel de 834 m. pour un parcours de 17 kilomètres.

De Bérisal, la ligne traverse le massif de Monte-Leone, par un tunnel de 8500 m. de longueur, lequel débouche sur territoire italien dans le voisinage de Campo, à la cote 1450 m. environ.

Les pentes à l'intérieur du tunnel sont supposées de 4 ‰ sur la moitié nord et de 15 ‰ sur la moitié sud et pourront au besoin être réduites.

De Campo le tracé descend en crémaillère (avec des pentes maximum de 60 ‰) le long de la rive gauche de la Cherasca, traverse les terrains cultivés des Balmella, au-dessus de Varzo, passe à Lorsino, pour se développer ensuite dans le val Antigorio, jusqu'un peu au delà de Ojra, où il traverse le Toce à la cote 320 environ. Là la ligne tourne avec une courbe de 200 m. en partie en tunnel, traverse l'Isorno et le Toce, pour arriver enfin à Domo d'Ossola, après un parcours de 54 kilomètres environ.

Depuis la tête sud du tunnel, la ligne descend de la cote 1450 à la cote 277, soit de 1173 m., sur un parcours de 28 kilomètres et demi.

Toutefois ce projet n'est pas définitif; des variantes en ont été étudiées, qui réduiraient la longueur totale de la ligne à 50 kilomètres.

Il paraît possible, par exemple, de conserver à Brigue la gare internationale, comme dans les autres projets et d'abaisser l'entrée du grand tunnel à environ 1410 mètres, en l'allongeant de trois à quatre cents mètres pour le faire déboucher plus bas de Campo à 1360 m., à la même altitude que le Brenner.

En ne tenant pas compte de ces variantes, la partie à crémaillère aurait 34 kilomètres et demi.

Pour l'exécution de ce projet, MM. Masson et Chappuis ont prévu une dépense de quarante millions, savoir : 32 millions pour le tunnel, les lignes d'accès, les bâtiments, 4 100 000 fr. pour les frais d'administration, les études, les expropriations, les intérêts, 2 500 000 fr. pour le matériel roulant et 1 400 000 fr. d'imprévu.

Comment pourvoir à ce capital? Trente millions seront demandés au crédit et sont déjà assurés, les dix millions restant devront être donnés par la Suisse sous forme de subventions.

L'Italie resterait donc exonérée de toute charge, soit de subvention à fonds perdus, soit des frais de construction des lignes d'accès.

Objections.

Les objections qu'on fait à ce projet sont, jusqu'à présent, les suivantes :

- 1° Qu'il rendra à l'avenir la construction du tunnel de base impossible ;
- 2° Qu'il ne sera pas suffisant au trafic d'une ligne d'importance internationale ;
- 3° Que ce sera une ligne d'exploitation difficile, surtout en hiver ;
- 4° Qu'elle ne pourra pas faire concurrence au Gothard.

Personne ne sait ce que nous réserve l'avenir. Il pourrait rendre possible que des systèmes nouveaux de traction plus rapide et plus économique fassent abandonner à jamais le tunnel de base si coûteux pour donner la préférence au passage supérieur. Mais en supposant que cela n'arrive pas, il faut bien se persuader que la solution de MM. Masson et Chappuis est sûrement réalisable en trois ou quatre ans, tandis qu'il serait téméraire de croire qu'on pourrait avoir le tunnel de base avant une vingtaine d'années.

Comme l'a clairement démontré une autorité non suspecte, M. Lampugnani, secrétaire en chef de la Méditerranée, dans la conférence du 18 décembre 1892, au Collège des Ingénieurs, à Milan, on peut calculer qu'avant trente et peut-être quarante ans le tunnel de base ne pourra être en exploitation. Il est inutile de se faire des illusions : d'ici à bien longtemps, l'Italie ne concourra pas aux dépenses concernant le Simplon, soit du tunnel, soit de ses lignes d'accès. Pendant ce temps, le projet Masson peut-il être de quelque utilité ? Peut-il amortir son capital ? Si on l'accepte comme solution transitoire et ne portant pas préjudice à l'avenir, il donne des avantages certains et immédiats. Ou la ligne comme elle est projetée par MM. Masson et Chappuis ^{suffisante pendant} ~~ne sera pas exécutée avant~~ trente ou quarante ans, et alors une grande économie dans les frais de construction serait sûrement réalisée, ou elle ne suffira pas et alors la nécessité de construire le tunnel de base s'imposera d'une façon telle que les gouvernements mêmes seront forcés de prendre l'initiative.

Pour ce qui concerne le trafic, les chiffres parlent clairement. Les auteurs du projet en ont confié l'étude au chef d'exploitation de la Compagnie du Jura-Simplon, qui a déclaré possibles deux trains directs et trois trains ordinaires de voyageurs, au moyen desquels on pourrait transporter sur une ligne à crémailière 1700 voyageurs par jour, soit en chiffres ronds 500 000 par année, en la comptant à 300 jours seulement. Il a également déclaré possible le transport de

mille tonnes de marchandises par jour, au moyen de dix trains, soit 300 000 tonnes par année. Seront admis comme poids maximum des trains sur la partie de la ligne à crémaillère, locomotive non comprise, de 75 tonnes pour les trains directs, 120 tonnes pour les trains omnibus et 140 tonnes pour les trains de marchandises.

Il faudrait prouver que les calculs sur lesquels on se base sont faux pour nier que ces transports soient possibles. Au contraire, M. Palaz, dans son étude pour l'application à la nouvelle ligne de la traction électrique, a calculé sur des trains de marchandises du poids de 150 tonnes, locomotive non comprise.

D'un côté et de l'autre du Simplon il y a des forces naturelles abondantes qui permettront l'emploi de locomotives électriques très légères capables de remorquer des trains fort lourds, avec une économie notable sur la traction à vapeur, économie maximum calculée à vingt pour cent.

Les 500 000 voyageurs et 300 000 tonnes de marchandises sont justifiés. Mais cela suffit-il pour le trafic probable qu'aura le Simplon?

M. Dumur, un des directeurs du Jura-Simplon, en calculant en 1889 le trafic du Simplon avec un tunnel de vingt kilomètres, comptait sur 185 000 voyageurs et 200 000 tonnes de marchandises. MM. Masson et Chappuis prouvent qu'ils peuvent transporter plus que cela sur leur ligne. Peut-on exiger davantage?

Que répondre maintenant à la troisième objection : Serez-vous bien sûrs de pouvoir toujours faire marcher régulièrement les trains pendant l'hiver?

Le système Abt a déjà fait ses preuves, et quant à la sécurité qu'il offre, il n'y a pas de discussion possible. De Valparaíso à Buenos-Ayres on construit une ligne longue de 1418 kilomètres et qui aura des pentes de 80 ‰ et traversera les Cordillères à 2665 mètres d'altitude.

M. Schneider, qui a construit et exploité la ligne du Harz, à une demande analogue de MM. Masson et Chappuis, a répondu ce qui suit :

« La neige, très abondante dans notre contrée, crée plus de difficultés dans la partie à adhérence que dans la partie à crémaillère. » La ligne de Davos fonctionne régulièrement toute l'année, quoiqu'elle grimpe à plus de 1500 m. d'altitude. Le Cenis et le Brenner, qui sont à 1350 m. environ, n'ont jamais eu de difficultés sérieuses avec la neige. Et quant au climat, la vallée de la Saltine se présente dans de meilleures conditions que celle de la Reuss, de sorte qu'à l'altitude de 1400 m. au Simplon, le climat correspond à peu près à celui de Göschenen.

Reste la dernière objection, qu'avec le projet Masson le Simplon ne remplit pas le but d'une grande ligne internationale et ne pourra lutter avantageusement avec les autres passages alpestres, le Cenis et le Gothard.

On ne peut pas dire d'une ligne qui, sans transbordements, est suffisante à

un transit aussi important que celui qui passe par le Gothard, qu'elle ne remplit pas les principales conditions d'une ligne internationale.

Mais restent les questions de temps et de tarifs.

Messieurs Masson et Chappuis ont prévu, pour le passage de la montagne, une vitesse, pour les trains directs, de 12 kilomètres à l'heure à la montée sur les parties à crémaillère, et de 15 à la descente. L'état actuel de la science permet de pousser la vitesse à 25 kilomètres à l'heure, mais maintenue toutefois, par mesure de prudence, à 15 kilomètres (sur les parties à crémaillère); le trajet de Domo à Brigue se fera donc en deux heures et demie, une heure et demie seulement de plus que par le tunnel de base.

Les tarifs proposés sont de 12 fr. par voyageur et 10 fr. par tonne de marchandises, ne donnant ainsi aucun avantage sur les prix de Milan à Paris confrontés avec ceux du Gothard.

Mais avant tout, ces tarifs ont été indiqués dans la demande de concession comme prix maximum, et MM. Masson et Chappuis les ont adoptés pour pouvoir réduire au minimum possible le trafic auquel ils sont applicables. En effet, ils ont compté seulement sur 100 000 voyageurs et 100 000 tonnes de marchandises, chiffre extraordinairement bas. Il leur sera très facile de doubler ce chiffre et de diminuer les tarifs, comme cela arrivera dans la pratique. Mais ce serait une hypothèse non justifiée d'admettre qu'ils ne consentiront à accorder aucun rabais; il faut encore tenir compte d'une circonstance capitale, à savoir que les lignes suisses qui du Simplon vont en France sont toutes en main de la Compagnie du Jura-Simplon, y compris celle sur laquelle se trouve la plus grande partie du trafic, la ligne de Brigue-Delle, longue de 360 kilomètres. Que le Jura-Simplon accorde seulement un centime de rabais sur cette ligne par kilomètre-tonne et ce sera plus que suffisant pour qu'une grande partie du trafic entre la France et l'Italie passant actuellement par le Gothard s'achemine par le Simplon. Et la Compagnie du Jura-Simplon a tout intérêt à cela.

Mais le Simplon ne peut pas vivre seulement de la concurrence qu'il pourra faire au Gothard. Comme l'a prouvé M. Mola (*La ferrovia del Sempione e gli interessi italiani*, Rome, librairie G. Civelli, 1891), c'est une vieille illusion et une vieille erreur de négliger les intérêts immédiats et voisins pour se préoccuper d'intérêts éloignés; le Simplon doit surtout compter sur le trafic qui se fera entre l'Italie et la Suisse occidentale, qui a cinq voies ferrées la mettant en communication directe avec la France, et pas une qui l'unisse à l'Italie. Et c'est ce défaut de relations qui a réduit le transit par la Suisse sur notre territoire de 54 millions qu'il était en 1858 à un peu plus de 10 millions actuellement.

Le Simplon doit vivre de ce trafic, non de celui que pas même le Gothard n'a su conquérir, par exemple le transit entre l'Angleterre et l'Orient, sur lequel la Commission de 1865 avait fondé les plus grandes espérances. Le Sim-

plon doit servir à ce que la Suisse française prenne ses vivres en Italie et non en France, et les soixante-dix mille tonnes de blé qui sont expédiées chaque année de Marseille à Genève seront débarquées à Gênes pour être dirigées sur Brigue. Le Simplon devra se faire pour transporter aux lacs italiens ces milliers de touristes qui passent l'été dans les vallées du Valais et près du lac Léman, et pour faire connaître aux Italiens une des plus riantes parties de la Suisse. Que le trafic direct Paris-Milan continue à prendre la ligne du Gothard, si cela lui convient; il suffit au Simplon d'être maître de la zone où personne ne peut lui faire concurrence.

Du reste, l'application de l'électricité, en substitution de la vapeur, suffira à elle seule à détruire toutes les objections par l'économie, la rapidité, la puissance de ce système de traction. Ce sera pour l'Europe un essai intéressant et fécond en résultats, et qui pourra être pour nous, Italiens, riches en forces naturelles négligées, un grand encouragement.

Donc le terme de mépris par lequel ceux qui qualifient de *jouet* le dit projet est déplacé. Thiers aussi qualifiait les chemins de fer de jouets, mais le moment est venu d'abandonner la plaisanterie.

Réservez pour la fin une objection à laquelle certaines personnes semblent donner une grande valeur. Le gouvernement doit-il donner la concession d'un chemin de fer de frontières à des étrangers? Et cette objection vient de ceux, bien entendu, qui se déclarent partisans du Simplon et qui oublient que nos voies ferrées ont été presque toutes construites avec des capitaux étrangers et que la Compagnie du Gothard vient sur territoire italien jusqu'à Luino, et nous, Italiens, allons en Suisse jusqu'à Chiasso et en France jusqu'à Modane.

Mais calmons leurs scrupules.

Le gouvernement italien a déjà résolu la question en ce qui concerne le Simplon. En effet le gouvernement italien, dans une note officielle, signée Melegari, a déclaré à la fin de l'année 1887 qu'il était disposé à accorder à la Compagnie suisse du Simplon la concession de la partie du tunnel qui se trouvait sur notre territoire national.

Et en remontant plus en arrière, nous trouvons que la ligne du Simplon, d'Arone à la vallée du Rhône, a été concédée par la loi du 12 juin 1857 à Messieurs le comte Adrien de la Valette, Monternault, Maurice Claivaz, Blaque-Bellair, James Fazy, Achille Morisseau, Albert Lacroix et le comte Charles de Bourmont (art. 2 de la loi), dont aucun n'était Italien et qui représentaient ce que la Convention du 29 novembre 1856 décrit comme suit :

« Entre Son Excellence le comte de Cavour, Président du Conseil des Ministres, Ministre des Affaires étrangères et chargé du portefeuille des Finances, — M. le Chevalier Paleocapa, Ministre des Travaux publics,

» Et M. le Comte Adrien de la Valette, Vice-Président de la Compagnie des

Chemins de fer de la ligne d'Italie par le Simplon, agissant tant en son nom qu'au nom de ses cointéressés; MM. Monternault, Administrateur de la Compagnie d'Orléans; Maurice Claivaz, ancien Président du Conseil d'Etat du Valais, tous deux Administrateurs-Directeurs de la ligne d'Italie; M. Blacque-Bellair, Administrateur du Chemin de fer de l'Est; MM. James Fazy, Président du Conseil d'Etat de Genève; Achille Morisseau, Albert Lacroix, Administrateur d'Orléans et du Grand Central, et le Comte Charles de Bourmont, etc. »

Ainsi le Comte de Cavour n'avait pas peur d'amener jusqu'à Arone l'influence de tous ces Messieurs, appartenant à une Compagnie et deux Etats suisses et à deux grandes Compagnies de chemins de fer français.

Milan spécialement ne doit pas oublier que le Simplon a beaucoup d'ennemis et que les auteurs du St-Bernard travaillent en imitant servilement MM. Masson et Chappuis, pour présenter comme rationnelle la traversée de ce dernier passage, procédé qui n'est pas fait pour éliminer les difficultés, mais bien plutôt à en augmenter le nombre.

MILAN, février 1893.



